Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2357

20. 10. 78

Sachgebiet 924

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verordnung des Rates zur Anpassung der Kapazität für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

»EG-Dok. R/2461/78 (TRANS 132)«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der gewerbliche Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ist derzeit weitgehend durch ein System bilateraler Vereinbarungen geregelt, die zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten abgeschlossen wurden.

Die Entscheidungen der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet sind durch wirtschaftspolitische Überlegungen bestimmt, die häufig voneinander abweichen; die Maßnahmen in den derzeit bestehenden bilateralen Vereinbarungen reichen von der völligen Liberalisierung bis zur strengen Kontingentierung. Diese Unterschiede können das Funktionieren und die Entwicklung des gemeinsamen Marktes behindern, es sei denn, sie können durch die auf dem betreffenden Markt bestehende Lage gerechtfertigt werden.

Um den Übergang vom derzeitigen System zu einem integrierten gemeinsamen Verkehrsmarkt zu fördern, muß in einem ersten Stadium das System der bilateralen Vereinbarungen mit Bestimmungen verschmolzen werden, die in Übereinstimmung mit der gemeinsamen Verkehrspolitik erlassen . . .

Es muß den Erfordernissen des gemeinsamen Marktes und insbesondere dem Handelsaustausch Rechnung getragen werden.

Die Hemmnisse, die sich aus den Beschränkungen ergeben, die bestimmte Mitgliedstaaten dem Transit durch ihr Hoheitsgebiet auferlegt haben, müssen beseitigt werden.

Es muß eine Gemeinschaftslösung vorgesehen werden für den Fall, daß es den betroffenen Mitgliedstaaten nicht gelingt, eine Vereinbarung über die Anpassung der Beförderungskapazität abzuschließen.

Der Abschluß eines Übereinkommens mit den Drittländern muß vorgesehen werden, damit eine kohärente Regelung der gesamten Beförderungskapazität erreicht wird –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt ab 1. Januar 1980 für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Beförderungen, die auf Grund von auf Gemeinschaftsebene erlassenen Vorschriften von jedem Genehmigungsverfahren und/oder jeder Kontingentierung befreit sind oder die auf Grund einer Gemeinschaftsgenehmigung ausgeführt werden, sowie von Beförderungen, die auf Grund einer im Rahmen des multilateralen Kontingents der europäischen Konferenz der Verkehrsbenutzer erteilten Genehmigung ausgeführt werden. Bilaterale Kontingente im Sinne dieser Verordnung sind die Kontingente, die auf Grund von Vereinbarungen über den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten eröffnet werden.

Artikel 2

1. Soweit für Verkehrsbeziehungen bilaterale Kon-

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

tingente bestehen, werden diese bis zum 30. September eines jeden Jahres den Verkehrsbedürfnissen, insbesondere im Straßenverkehr zwischen den interessierten Mitgliedstaaten, im Wege von Verhandlungen zwischen diesen Staaten angepaßt werden. Diese Kontingente können je nach Verkehrsart differenziert werden.

2. Bei der Festlegung des Verkehrsbedarfs gemäß Absatz 1 werden insbesondere die Angaben aus dem Marktbeobachtungssystem berücksichtigt, das die Kommission auf Gemeinschaftsebene geschaffen hat, und zwar insbesondere
   - die beobachteten Tendenzen der Verkehrsnachfrage und die Prognosen für ihre kurzfristige Entwicklung,
   - die Lage auf dem betreffenden Verkehrsmarkt, insbesondere in bezug auf die Ausnutzung der vorhandenen Beförderungskapazität und die tatsächlichen Marktpreise im Vergleich zu den veröffentlichten Tarifen,
   - die Bedeutung der Verkehrsleistungen, die zwischen den Mitgliedstaaten auf Grund einer Gemeinschaftsgenehmigung ausgeführt werden oder die nach den Gemeinschaftsvorschriften von jeglichem Genehmigungs- und/oder Kontingentierungssystem befreit sind, sowie von Beförderungsleistungen, die auf Grund einer erteilten Genehmigung im Rahmen des multilateralen Kontingents der EKVM ausgeführt werden.

3. Verkehrsbeziehungen ohne bilaterale Kontingentierung werden nicht geändert. Wenn die Marktlage dies erfordert, können die betreffenden Mitgliedstaaten jedoch die Zunahme des Verkehrsangebots in diesen Verkehrsbeziehungen zwischenden Mitgliedstaaten im gegenseitigen Einvernehmen nach Zustimmung der Kommission zeitweilig beschränken.

Artikel 3

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten unterliegt keiner mengenmäßigen Beschränkung.

Die zur Durchführung der Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten erteilten Genehmigungen gelten für die gesamte Beförderungsstrecke, einschließlich des Durchführungsverkehrs durch das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten.

Artikel 4

1. Die Kommission nimmt an den Verhandlungen im Sinne von Artikel 2 beratend teil. Sie kann den betreffenden Mitgliedstaaten Vorschläge unterbreiten, die zur Herbeiführung einer Einigung geeignet sind.

   Dazu teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen Angaben mit.

2. Wenn in den Fällen gemäß Artikel 2 Absatz 1 das Volumen der bilateralen Kontingente in den Verhandlungen nicht bis zum 30. September festgelegt werden kann, erläßt die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten eine Entscheidung, die im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht wird.

   Die Entscheidung der Kommission tritt drei Monate nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, es sei denn, daß der Rat vorher von einem Mitgliedstaat mit dieser Frage befaßt wird. In diesem Fall erläßt der Rat binnen drei Monaten, nachdem er damit befaßt worden ist, mit qualifizierter Mehrheit eine Entscheidung, die im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht wird.

Artikel 5

Um Entwicklungen im Verkehr, die bei der jährlichen Anpassung der bilateralen Kontingente gemäß Artikel 2 nicht berücksichtigt werden konnten, und einem unzureichenden Verkehrsangebot zu begegnen, können die Mitgliedstaaten in Fällen ordnungsgemäß festgestellter Dringlichkeit die Erteilung von Sondergenehmigungen außerhalb des Kontingents gestatten, wobei sie deren Zahl und Geltungsdauer sowie die Güterarten und Verkehrsbeziehungen, für die sie gelten, festlegen. Sie teilen dies der Kommission mit, die dem Rat darüber berichtet.

Artikel 6

Der Rat trifft vor dem 1. Juli 1979 auf Vorschlag der Kommission die erforderlichen Maßnahmen für die Aufnahme von Verhandlungen mit den Drittländern über den Abschluß eines Übereinkommens über die Regelung des Güterkraftverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern sowie über die Teilnahme der Verkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten am Verkehr zwischen Drittländern und umgekehrt.

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1979 . . . in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 19. Oktober 1978 – 14 – 680 70 – E – Ve 60/78:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 5. Oktober 1978 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Begründung

1. In der Endstufe des gemeinsamen Marktes wird es wahrscheinlich keinen Grund mehr geben, die gegenwärtig noch bestehende Kapazitätsbeschränkung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beizubehalten.

2. Die Kommission ist sich bewußt, daß der Übergang vom heutigen System zu dieser Endstufe des gemeinsamen Marktes keinen zu abrupten Bruch der Lage bedeuten darf, die durch die geltenden Regeln und insbesondere die bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen worden ist, sondern einen hinreichend langen Übergangszeitraum erfordert, damit sich die einzelnen Marktteilnehmer schrittweise auf die Änderungen gegenüber der heutigen Lage einstellen können.

3. Daher dürfte es zweckmäßig sein, daß die Regelungen, die durch die bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten bzw. durch das Gemeinschaftskontingent und die erste Richtlinie geschaffen worden sind, während einer hinreichend langen Übergangszeit nebeneinander bestehen, sofern die bilateralen Abkommen an die Entwicklung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten sowie an die Erfordernisse des Zusammenwachsens der Gemeinschaft angepaßt werden und damit in einem gemeinschaftlichen Rahmen durchgeführt werden können.

4. Die Lage ist, soweit es die Anpassung des Verkehrsangebots an die Verkehrsnachfrage in den bilateralen Abkommen betrifft, derzeit je nach Verkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich, denn sie reicht vom Fehlen jeglicher mengenmäßigen Beschränkung bis zur sehr strengen Kontingentierung der Verkehrsgenehmigungen.

5. Solange der Rat hier keine ergänzenden Gemeinschaftsvorschriften erläßt, würde diese Lage fortbestehen und der Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten – von dem Verkehr im Rahmen des Gemeinschaftskontingents und der ersten Richtlinie sei hier einmal abgesehen – weiterhin zum großen Teil nur auf der Grundlage von Abkommen zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten abgewickelt. Dies könnte nicht nur die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik, sondern auch die Steigerung des Handels und damit die Verwirklichung des gemeinsamen Marktes im allgemeinen behindern.

6. Nach Ansicht der Kommission ist es daher bis zum Zustandekommen einer Gemeinschaftslösung für den gesamten Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten angezeigt, das heutige System der bilateralen Kontingente vorerst beizubehalten, es aber in einen gemeinschaftlichen Rahmen einzuordnen und diese Kontingente auf der Grundlage von Gemeinschaftsnormen festzusetzen; das Marktbeobachtungssystem, dessen Einführung vor kurzem beschlossen wurde, könnte hierfür wertvolle Angaben liefern.

7. Es muß jedoch vermieden werden, daß der innergemeinschaftliche Handelsverkehr dadurch behindert wird, daß die Beförderungen wegen der geographischen Lage einiger Mitgliedstaaten im Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer anderer Mitgliedstaaten ausgeführt werden müssen; derartige Beschränkungen dürfen im Hinblick auf die Integration der Gemeinschaft nicht fortbestehen.

8. Ferner sind auf Gemeinschaftsebene Lösungen für die Schwierigkeiten zu suchen, die in den bilateralen Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten auftreten können. Dazu dürfte es angezeigt sein, auf Gemeinschaftsebene ein Schiedsverfahren vorzusehen, wie es durch die Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Preisbildung für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Artikel 13) eingeführt wurde.

9. Schließlich erfordert die Anpassung der Kapazität eine Lösung, die es gestattet, die Ausnutzung der Gesamtkapazität des Straßenverkehrs zu berücksichtigen, einschließlich der Kapazität, die durch Verkehrsunternehmer aus Drittländern im Rahmen des multilateralen Kontingents der EKVM eingesetzt wird. Der Abschluß eines Übereinkommens mit den Drittländern dürfte das unverzichtbare Instrument sein, um ein solches Ziel zu erreichen und gleichzeitig das Problem des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern zu regeln.